

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 1207/2011**2017/EØS/79/44**

av 22. november 2011

om fastsettelse av krav til ytelse og samvirkingsevne for overvåkingen av Det felles europeiske luftrom(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen)⁽¹⁾, særlig artikkel 3 nr. 5, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Kommisjonen har i samsvar med artikkel 8 nr. 1 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)⁽²⁾ gitt Eurocontrol i oppdrag å utarbeide krav til ytelse og samvirkingsevne for overvåking innenfor Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN). Denne forordning bygger på rapporten av 9. juli 2010, som er et resultat av oppdraget.
- 2) Sammenhengende drift forutsetter ensartethet i de minstekrav til atskillelse av luftfartøyer som anvendes i Det felles europeiske luftrom.
- 3) For å sikre samvirkingsevne bør det anvendes felles prinsipper ved utveksling av overvåkingsdata mellom systemer. I tillegg bør det fastsettes minstekrav til kapasitet og ytelse for flybårne komponenter i overvåkingssystemer.
- 4) Kapasiteten til overvåkingssystemenes flybårne komponenter bør gi yterne av flysikringstjenester fleksibilitet til å velge de mest hensiktsmessige bakkebaserte overvåkingsløsningene for sine særskilte miljøer.
- 5) Gjennomføringen av denne forordning bør ikke påvirke innføringen av andre overvåkingsprogrammer og -teknologier som gir fordeler i bestemte miljøer.

- 6) Operatørene bør varsles i god tid når de må utstyre nye luftfartøyer og eksisterende flåter med ny kapasitet. Dette bør det tas hensyn til når det fastsettes frister for installasjon av påbudt utstyr.
- 7) Kriteriene for eventuelle unntak, særlig på grunnlag av økonomiske eller tvingende tekniske hensyn, bør fastsettes slik at det i særtilfeller kan tillates at operatørene ikke utstyrer bestemte luftfartøytyper med noe av den nødvendige kapasiteten. Det bør fastsettes hensiktsmessige framgangsmåter slik at Kommisjonen kan treffe beslutninger om dette.
- 8) Den 24-biters ICAO-luftfartøyadressen bør tildeles og brukes i samsvar med de krav som er fastsatt av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO), for å sikre samvirking mellom luft- og bakkebaserte overvåkingssystemer.
- 9) Det grunnlaget som er lagt gjennom luftfartøyoperatørenes innføring av «ADS-B Out»-kapasitet, bør gjøre det mulig å innføre bakkebaserte programmer og lette innføringen av framtidige flybårne programmer.
- 10) EATMN-systemene bør støtte innføringen av avanserte omforente og validerte driftsmodeller for alle faser av flyingen, særlig som omhandlet i ATM-hovedplanen for utvikling av neste generasjon av det europeiske system for lufttrafikkstyring (SESAR).
- 11) Ytelsen til systemene og deres komponenter innenfor rammen av denne forordning bør regelmessig vurderes, samtidig som det tas hensyn til deres lokale driftsmiljø.
- 12) Ensartet anvendelse av særlige framgangsmåter i hele Det felles europeiske luftrom er avgjørende for å oppnå samvirkingsevne og sammenhengende drift.
- 13) Spektrum som brukes av overvåkingssystemer, bør beskyttes mot skadelig interferens. Medlemsstatene bør treffe nødvendige tiltak i den forbindelse.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 305 av 23.11.2011, s. 35, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 236/2013 av 13. desember 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 29 av 22.5.2014, s. 37.

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

- 14) Denne forordning bør ikke omfatte militære operasjoner og militær trening som nevnt i artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004.
- 15) Med sikte på å opprettholde eller forbedre eksisterende sikkerhetsnivåer ved drift bør det kreves at medlemsstatene sikrer at berørte parter gjennomfører en sikkerhetsvurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon. Harmonisert gjennomføring av disse framgangsmåtene på systemer som omfattes av denne forordning, krever at det fastsettes særlige sikkerhetskrav for alle samvirkings- og ytelseskrav.
- 16) Gjennomføringsreglene for samvirkningsevne bør i henhold til forordning (EF) nr. 552/2004 beskrive de særlige framgangsmåtene for samsvarsvurdering som skal benyttes for å vurdere samsvar eller bruksegnethet for komponenter og for å verifisere systemer.
- 17) Når det gjelder lufttrafikkjenester som ytes hovedsakelig til luftfartøyer i allmenn lufttrafikk under militær overvåking, kan innkjøpsbegrensninger være til hinder for at denne forordning overholdes.
- 18) Tiltakene i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for Det felles luftrom —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

Denne forordning fastsetter kravene til de systemene som bidrar til å frambringe overvåkingsdata, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter for å sikre harmonisering av disse systemenes ytelse, samvirkningsevne og effektivitet i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN) og for sivil-militær koordinering.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på overvåkingskjeden som består av
- a) flybårne overvåkingssystemer, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter,
- b) bakkebaserte overvåkingssystemer, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter,

- c) systemer for behandling av overvåkingsdata, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter,
- d) bakke-til-bakke-kommunikasjonssystemer, deres komponenter og tilhørende framgangsmåter som brukes til distribusjon av overvåkingsdata.

2. Denne forordning får anvendelse på alle flyginger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk i samsvar med instrumentflygereglene i luftrommet som er angitt i artikkel 1 nr. 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004⁽¹⁾, med unntak av artikkel 7 nr. 3 og artikkel 7 nr. 4 som får anvendelse på alle flyginger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk.

3. Denne forordning får anvendelse på alle ytere av lufttrafikkjenester som leverer flygekontrolltjenester på grunnlag av overvåkingsdata, og på ytere av kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester som bruker systemene omhandlet i nr. 1.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning får definisjonene i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

Videre menes med:

- 1) «overvåkingsdata» ethvert dataelement, tidsstempelt eller ikke, i overvåkingssystemet som gjelder
- a) luftfartøyets 2D-posisjon,
- b) luftfartøyets vertikale posisjon,
- c) luftfartøyets flygestilling,
- d) luftfartøyets identitet,
- e) den 24-biters ICAO-luftfartøyadressen,
- f) luftfartøyets planlagte flygevei,
- g) luftfartøyets hastighet,
- h) luftfartøyets akselerasjon,
- 2) «operatør» en person, en organisasjon eller et foretak som utfører eller tilbyr seg å utføre en luftfartsoperasjon,

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

- 3) «ADS-B» eller «automatisk kringkastet avhengig posisjonsovervåking» (Automatic Dependent Surveillance — Broadcast) en overvåkingsteknikk der luftfartøyet automatisk, via en datalinje, leverer data fra navigasjons- og posisjonsbestemmelsessystemer om bord,
- 4) «ADS-B Out» levering av ADS-B-overvåkingsdata fra luftfartøyet,
- 5) «skadelig interferens» forstyrrelse som forhindrer at ytelseskravene oppfylles,
- 6) «overvåkingskjede» et system som består av samlingen av flybårne og bakkebaserte komponenter som brukes til å fastslå et luftfartøys overvåkingsdataelementer, herunder systemet for behandling av overvåkingsdata, dersom det er tatt i bruk,
- 7) «samvirkende overvåkingskjede» en overvåkingskjede som krever både bakkebaserte og flybårne komponenter for å fastslå overvåkingsdataelementene,
- 8) «system for behandling av overvåkingsdata» et system som behandler alle mottatte overvåkingsdata for å gi en best mulig vurdering av luftfartøyets aktuelle overvåkingsdata,
- 9) «luftfartøyidentifikasjon» en gruppe bokstaver eller sifre eller en kombinasjon av disse som enten er identisk med eller er en tilsvarende kodebetegnelse for luftfartøyets kjenningsignal som skal benyttes i luft-til-bakke-kommunikasjon, og som brukes til å identifisere luftfartøyet i lufttrafikkjenestenes bakke-til-bakke-kommunikasjon,
- 10) «statlig luftfartøy» et luftfartøy som brukes av militæret, tollvesenet eller politiet,
- 11) «statlig luftfartøy beregnet på transport» statlig luftfartøy med faste vinger som er beregnet på transport av personer og/eller last,
- 12) «ekstrapolere» å beregne, forutse eller utvide kjente data på grunnlag av verdier innenfor et allerede observert tidsintervall,
- 13) «forlenget ekstrapolering» (coasted) ekstrapolert for en lengre periode enn bakkeovervåkingssystemets oppdateringsperiode,
- 14) «anvendelsestidspunkt» tidspunktet da overvåkingskjeden har målt dataelementet, eller tidspunktet overvåkingskjeden har beregnet det til,
- 15) «nøyaktighet» graden av samsvar mellom den leverte verdien på et dataelement og den faktiske verdien på det tidspunkt da dataelementet leveres fra overvåkingskjeden,
- 16) «tilgjengelighet» i hvilken utstrekning systemer eller komponenter er i drift og tilgjengelig når det er behov for dem,
- 17) «integritet» graden av uoppdaget manglende samsvar (på systemnivå) mellom dataelementets inngangsverdi og utgangsverdi,
- 18) «kontinuitet» sannsynligheten for at et system vil utføre sin nødvendige funksjon uten ikke-planlagte avbrudd, forutsatt at systemet er tilgjengelig når den påtenkte operasjonen påbegynnes,
- 19) «aktualitet» forskjellen mellom tidspunktet da dataelementet blir levert og anvendelsestidspunktet for nevnte dataelement.

Artikkel 4

Ytelseskrav

1. Yterne av flysikringstjenester skal sikre sammenhengende drift innenfor det luftrommet de har ansvar for og ved grensen til tilgrensende luftrom ved å anvende hensiktsmessige minstekrav til atskillelse av luftfartøyer.
2. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) brukes etter behov for å støtte minstekravene til atskillelse av luftfartøyer som anvendes i samsvar med nr. 1.
3. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at utdata fra overvåkingskjeden nevnt i artikkel 2 nr. 1 er i samsvar med ytelseskravene fastsatt i vedlegg I, forutsatt at de flybårne komponentfunksjonene som brukes, oppfyller kravene fastsatt i vedlegg II.
4. Dersom en yter av flysikringstjenester identifiserer et luftfartøy hvis avionikk har en funksjonell uregelmessighet, skal den underrette operatøren av flygingen om avviket fra ytelseskravene. Operatøren skal undersøke forholdet før neste flyging påbegynnes, og eventuelle nødvendige utbedringer skal utføres i henhold til vanlige prosedyrer for vedlikehold og korrigerende tiltak for luftfartøyet og dets avionikk.

*Artikkel 5***Krav til samvirkingsevne**

1. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at alle overvåkingsdata som overføres fra deres systemer som angitt i artikkel 2 nr.1 bokstav b) og c) til andre ytere av flysikringstjenester, oppfyller kravene fastsatt i vedlegg III.

2. Yterne av flysikringstjenester skal, når de overfører overvåkingsdata fra sine systemer som angitt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) og c) til andre ytere av flysikringstjenester, opprette formelle ordninger for datautvekslingen med disse i samsvar med kravene fastsatt i vedlegg IV.

3. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at den samvirkende overvåkingskjeden senest 2. januar 2020 har den nødvendige kapasitet til å kunne identifisere individuelle luftfartøyer ved hjelp av nedforbindelsen for luftfartøy-identifikasjon som gjøres tilgjengelig av luftfartøyer som er utstyrt i samsvar med vedlegg II.

4. Operatørene skal sikre at

a) luftfartøyer som utfører flyginger som nevnt i artikkel 2 nr. 2 med et eget luftdyktighetsbevis utstedt for første gang 8. januar 2015 eller senere, er utstyrt med SSR-transpondere som har den kapasiteten som er angitt i del A i vedlegg II,

b) luftfartøyer med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop som utfører flyginger som nevnt i artikkel 2 nr. 2 med et eget luftdyktighetsbevis utstedt for første gang 8. januar 2015 eller senere, er utstyrt med SSR-transpondere som i tillegg til den kapasiteten som er angitt i vedlegg II del A, har den kapasiteten som er angitt i del B i nevnte vedlegg,

c) luftfartøyer med faste vinger med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop som utfører flyginger som nevnt i artikkel 2 nr.2 med et eget luftdyktighetsbevis utstedt for første gang 8. januar 2015 eller senere, er utstyrt med SSR-transpondere som i tillegg til den kapasitet som er angitt i vedlegg II del A, har den kapasitet som er angitt i del C i nevnte vedlegg.

5. Operatører skal senest 7. desember 2017 sikre at

a) luftfartøyer som utfører flyginger som nevnt i artikkel 2 nr. 2 med et eget luftdyktighetsbevis utstedt for første gang

før 8. januar 2015, er utstyrt med SSR-transpondere som har den kapasiteten som er angitt i vedlegg II del A,

b) luftfartøyer med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop som utfører flyginger som nevnt i artikkel 2 nr. 2 med et eget luftdyktighetsbevis utstedt for første gang før 8. januar 2015, er utstyrt med SSR-transpondere som i tillegg til den kapasiteten som er angitt i vedlegg II del A, har den kapasiteten som er angitt i del B i nevnte vedlegg,

c) luftfartøyer med faste vinger med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop som utfører flyginger som nevnt i artikkel 2 nr.2 med et eget luftdyktighetsbevis utstedt for første gang før 8. januar 2015, er utstyrt med SSR-transpondere som i tillegg til den kapasiteten som er angitt i vedlegg II del A, har den kapasiteten som er angitt i del C i nevnte vedlegg.

6. Operatører skal sikre at luftfartøyer som er utstyrt i samsvar med nr. 4 og 5, og som har en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop, utfører flyginger med antennerdiversitet som beskrevet i nr. 3.1.2.10.4 i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, fjerde utgave, herunder alle endringer opp til nr. 85.

7. Medlemsstatene kan pålegge utstyrskrav i samsvar med nr. 4 bokstav b) og nr. 5 bokstav b) for alle luftfartøyer som utfører flyginger som nevnt i artikkel 2 nr. 2 i områder der overvåkingstjenester som benytter overvåkingsdata som angitt i vedlegg II del B, stilles til rådighet av yterne av flysikringstjenester.

8. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at de, før systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) tas i bruk, gjennomfører de mest effektive innføringsløsningene, idet det tas hensyn til lokale driftsmiljøer, begrensninger og behov samt luftromsbrukernes kapasitet.

*Artikkel 6***Beskyttelse av spektrum**

1. Senest 5. februar 2015 skal medlemsstatene sikre at en SSR-transponder om bord på et luftfartøy som flyr over en medlemsstat, ikke utsettes for unødige forespørslers fra bakkebaserte overvåkingsspørresendere som, uansett om de krever svar eller ikke, har tilstrekkelig effekt til å overskride SSR-transpondermottakerens laveste terskelverdi.

2. Summen av forespørsler som nevnt i nr. 1 skal ikke medføre at SSR-transponderen overskrider antallet svar per sekund, unntatt eventuelle «squitter»-overføringer, som er angitt i nr. 3.1.1.7.9.1 for modus A/C-svar og i nr. 3.1.2.10.3.7.3 for modus S-svar i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, fjerde utgave.

3. Senest 5. februar skal medlemsstatene sikre at bruken av bakkebaserte sendere som er i drift i en medlemsstat, ikke forårsaker skadelig interferens i andre overvåkingssystemer.

4. Ved uenighet medlemsstatene imellom om tiltakene beskrevet i nr. 1 og 3 skal de berørte medlemsstatene framlegge saken for Kommissjonen.

Artikkel 7

Tilhørende framgangsmåter

1. Yterne av flysikringstjenester skal vurdere ytelsesnivået i den bakkebaserte overvåkingkjeden før denne tas i bruk og deretter regelmessig under drift i samsvar med kravene fastsatt i vedlegg V.

2. Operatørene skal sikre at det utføres en kontroll minst annethvert år, og dessuten hver gang det oppdages en uregelmessighet på et gitt luftfartøy, slik at de dataelementene som er angitt i vedlegg II del A nr. 3, vedlegg II del B nr. 3 og vedlegg II del C nr. 2, alt etter omstendighetene, leveres korrekt fra SSR-transpondere som er installert om bord på deres luftfartøyer. Dersom noen av dataelementene ikke leveres korrekt, skal operatøren undersøke forholdet før neste flyging påbegynnes, og eventuelle nødvendige utbedringer skal utføres i henhold til vanlige prosedyrer for vedlikehold og korrigerende tiltak for luftfartøyet og dets avionikk.

3. Medlemsstatene skal sikre at tildelingen av den 24-biters ICAO-luftfartøyadressen til luftfartøyer som er utstyrt med en modus S-transponder, er i samsvar med kapittel 9 med tillegg i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind III, annen utgave, herunder alle endringer opp til nr. 85.

4. Operatørene skal sikre at alle modus S-transpondere om bord på de luftfartøyene de bruker, har en 24-biters ICAO-luftfartøyadresse som tilsvarer den registreringen som er tildelt av den medlemsstaten der luftfartøyet er registrert.

Artikkel 8

Statlige luftfartøyer

1. Medlemsstatene skal sikre at statlige luftfartøyer som utfører flygingene nevnt i artikkel 2 nr. 2, senest 7. desember 2017 er utstyrt med SSR-transpondere med den kapasiteten som er angitt i vedlegg II del A.

2. Medlemsstatene skal sikre at statlige luftfartøyer beregnet på transport med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop som utfører flygingene nevnt i artikkel 2 nr. 2, senest 1. januar 2019 er utstyrt med SSR-transpondere som i tillegg til kapasiteten angitt i vedlegg II del A, har kapasiteten angitt i del B og del C i nevnte vedlegg.

3. Medlemsstatene skal senest 1. juli 2016 oversende til Kommissjonen listen over statlige luftfartøyer som ikke kan utstyres med SSR-transpondere som oppfyller kravene i vedlegg II del A, sammen med en begrunnelse for at utstyret ikke installeres.

Medlemsstatene skal senest 1. juli 2018 oversende til Kommissjonen listen over statlige luftfartøyer beregnet på transport med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop som ikke kan utstyres med SSR-transpondere som oppfyller kravene i vedlegg II del B og del C, sammen med en begrunnelse for at utstyret ikke installeres.

Dersom utstyret ikke installeres, skal grunnen være en av følgende:

a) tvingende tekniske årsaker,

b) det statlige luftfartøyet som utfører flyginger i samsvar med artikkel 2 nr. 2, skal tas ut av drift senest 1. januar 2020,

c) innkjøpsbegrensninger.

4. Dersom statlige luftfartøyer ikke kan utstyres med SSR-transpondere som fastsatt i nr. 1 og 2 på grunn av forholdet angitt i nr. 3 bokstav c), skal medlemsstatene i begrunnelsen vedlegge sine innkjøpsplaner for disse luftfartøyene.

5. Yterne av lufttrafikkjenester skal sikre at de statlige luftfartøyene nevnt i nr. 3 kan mottas, forutsatt at de kan håndteres sikkert innenfor lufttrafikkstyringssystemets kapasitet.

6. Medlemsstatene skal offentliggjøre framgangsmåtene for håndtering av statlige luftfartøyer som ikke er utstyrt i samsvar med nr. 1 eller 2, i nasjonale luftfartspublikasjoner.

7. Yterne av lufttrafikkjenester skal årlig underrette medlemsstaten som har utpekt dem, om sine planer for håndtering av statlige luftfartøyer som ikke er utstyrt i samsvar med nr. 1 eller 2. Disse planene skal ta hensyn til kapasitetsbegrensninger knyttet til framgangsmåtene nevnt i nr. 6.

Artikkel 9

Sikkerhetskrav

1. Medlemsstatene skal sikre at berørte parter senest 5. februar 2015 utfører en sikkerhetsvurdering av alle eksisterende systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d).

2. Medlemsstatene skal sikre at berørte parter før enhver endring i eksisterende systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d), eller før innføring av nye systemer, gjennomfører en sikkerhetsvurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon.

3. Ved vurderingene nevnt i nr. 1 og 2 skal minst de kravene som er fastsatt i vedlegg IV, tas hensyn til.

Artikkel 10

Komponenters samsvar eller bruksegnethet

Før det utstedes en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet som nevnt i artikkel 5 i forordning (EF) nr. 552/2004, skal produsentene av komponenter til systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 i denne forordning, eller deres representanter etablert i Unionen, vurdere disse komponentenes samsvar eller bruksegnethet i henhold til kravene i vedlegg VII.

Sertifiseringsprosesser i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008⁽¹⁾ skal anses som akseptable framgangsmåter for samsvarsvurdering av komponenter dersom de omfatter påvisning av samsvar med denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.

Artikkel 11

Verifisering av systemer

1. Ytere av flysikringstjenester som kan påvise eller har påvist at de oppfyller vilkårene i vedlegg VIII, skal verifisere systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) i samsvar med kravene i vedlegg IX del A.

2. Ytere av flysikringstjenester som ikke kan påvise at de oppfyller vilkårene i vedlegg VIII, skal overdra til et meldt organ verifisering av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d). Verifiseringen skal utføres i samsvar med kravene i vedlegg IX del B.

3. Sertifiseringsprosesser i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 skal anses som akseptable framgangsmåter for verifisering av systemer dersom de omfatter påvisning av samsvar med denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.

Artikkel 12

Tilleggskrav

1. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at alt berørt personale gjøres behørig oppmerksom på de kravene som er fastsatt i denne forordning, og at de får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver.

2. Yterne av flysikringstjenester skal

a) utarbeide og ajourføre driftshåndbøker med nødvendige instruksjoner og opplysninger, slik at alt berørt personale kan anvende denne forordning,

b) sikre at håndbøkene nevnt i bokstav a) er tilgjengelige og holdes à jour, og at ajourføringen og distribusjonen av dem er gjenstand for hensiktsmessig kvalitets- og dokumentasjonshåndtering,

c) sikre at arbeidsmetodene og driftsrutinene er i samsvar med denne forordning.

3. Operatørene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at personalet som betjener og vedlikeholder overvåkingsutstyr, gjøres behørig oppmerksom på de relevante bestemmelsene i denne forordning og får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver, og at det finnes anvisninger for bruk av utstyret i førerkabinen.

4. Medlemsstatene skal sikre overholdelse av denne forordning, blant annet ved å offentliggjøre relevante opplysninger om overvåkingsutstyr i nasjonale luftfartspublikasjoner.

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

*Artikkel 13***Unntak med hensyn til den samvirkende overvåkingskjeden**

1. I særtilfeller der lufttrafikkjenester i innflygingsområdet ytes av militære enheter eller er under militær overvåking, og der innkjøpsbegrensninger kan være til hinder for at artikkel 5 nr. 3 overholdes, skal medlemsstatene senest 31. desember 2017 meddele Kommissjonen på hvilken dato den samvirkende overvåkingskjeden skal være innført, og denne datoen skal ikke være senere enn 2. januar 2025.
2. Etter samråd med nettforvalteren og senest 31. desember 2018 kan Kommissjonen gjennomgå unntakene meddelt i henhold til nr. 1 som kan påvirke EATMN i vesentlig grad.

*Artikkel 14***Unntak med hensyn til luftfartøyer**

1. Særskilte luftfartøyer med et luftdyktighetsbevis som første gang ble utstedt før 8. januar 2015, med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop, som ikke har det fullstendige parametersettet angitt i vedlegg II del C tilgjengelig i en digital buss om bord på luftfartøyet, kan fritas fra kravene i artikkel 5 nr. 5 bokstav c).
2. Særskilte luftfartøyer med et luftdyktighetsbevis som første gang ble utstedt før 1. januar 1990, med en største sertifiserte startmasse på over 5 700 kg eller med høyeste faktiske flygehastighet i marsjhøyde over 250 knop, kan fritas fra kravene i artikkel 5 nr. 6.

3. Berørte medlemsstater skal senest 1. juli 2017 oversende Kommissjonen detaljerte opplysninger som begrunner behovet for å gi unntak for slike særskilte luftfartøyer på grunnlag av kriteriene i nr. 5.

4. Kommissjonen skal undersøke anmodningene om unntak nevnt i nr. 3, og skal etter samråd med berørte parter treffe en beslutning.

5. Kriteriene nevnt i nr. 3 skal være følgende:

- a) bestemte luftfartøyer som snart går ut av produksjon,
- b) bestemte luftfartøyer som produseres i et begrenset antall,
- c) uforholdsmessig høye ombyggingskostnader.

*Artikkel 15***Ikrafttredelse og anvendelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4, artikkel 5 nr. 1 og 2 og artikkel 7 nr. 1 får anvendelse fra 13. desember 2013.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 22. november 2011.

For Kommissjonen

José Manuel BARROSO

President

VEDLEGG I

Ytelseskrav nevnt i artikkel 4 nr. 3**1. Krav til overvåkingsdata**

1.1. Alle overvåkingskjeder nevnt i artikkel 4 nr. 3 skal minst frambringe følgende overvåkingsdata:

- a) 2D-posisjonsdata (luftfartøyets horisontale posisjon),
- b) status for overvåkingsdata:
 - samvirkende/ikke-samvirkende/kombinerte,
 - forlenget ekstrapolering («coasted») eller ikke,
 - anvendelsestidspunkt for 2D-posisjonsdata.

1.2. I tillegg skal alle samvirkende overvåkingskjeder nevnt i artikkel 4 nr. 3 minst frambringe følgende overvåkingsdata:

- a) vertikale posisjonsdata (basert på trykkehøyde mottatt fra luftfartøyet),
- b) operative identifikasjonsdata (luftfartøyets identitet mottatt fra luftfartøyet, f.eks. luftfartøyidentifikasjon og/eller modus A-kode),
- c) tilleggsindikatorer:
 - nødindikatorer (f.eks. ulovlig inngrep, radiosvikt og generell nødsituasjon),
 - særskilt posisjonsindikator,
- d) status for overvåkingsdata (anvendelsestidspunkt for vertikale posisjonsdata).

2. Ytelseskrav til overvåkingsdata

- 2.1. Yterne av flysikringstjenester skal fastsette ytelseskrav til nøyaktighet, tilgjengelighet, integritet, kontinuitet og aktualitet hos de overvåkingsdataene som leveres av systemene nevnt i artikkel 4 nr. 3, og som gjør det mulig å bruke overvåkingsprogrammene.
 - 2.2. Evalueringen av nøyaktigheten til den horisontale posisjonen som er frambrakt av systemene nevnt i artikkel 4 nr. 3, skal minst omfatte en vurdering av feil i horisontal posisjon.
 - 2.3. Yterne av flysikringstjenester skal kontrollere oppfyllelse av ytelseskravene fastsatt i samsvar med nr. 2.1 og 2.2.
 - 2.4. Kontrollen av oppfyllelsen skal utføres på grunnlag av overvåkingsdata som leveres til brukeren ved overvåkingskjedens utgang.
-

VEDLEGG II

Del A: Kapasiteten til SSR-transpondere nevnt i artikkel 4 nr. 3, artikkel 5 nr. 4 bokstav a) og nr. 5 bokstav a), artikkel 7 nr. 2 og artikkel 8 nr. 1 og 2

1. Minstekapasiteten til SSR-transpondere skal være modus S nivå 2, sertifisert i samsvar med nr. 2.1.5.1.2, nr. 2.1.5.1.7 og nr. 3.1.2.10 i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, fjerde utgave, herunder alle endringer opp til nr. 85.
2. Hvert anvendte transponderregister skal være i samsvar med tilsvarende del i ICAO-dokument 9871 (2. utgave).
3. Følgende dataelementer skal gjøres tilgjengelige for transponderen og overføres av den via modus S-protokollen og i samsvar med formatene angitt i ICAO-dokument 9871 (2. utgave):
 - a) 24-biters ICAO-luftfartøyadresse,
 - b) modus A-kode,
 - c) trykkehøyde,
 - d) flygestatus (på bakken eller i luften),
 - e) rapport over datalinjekapasitet:
 - kapasitet for flybåret antikollisjonssystem (ACAS),
 - kapasitet for modus S-bestemte tjenester,
 - kapasitet for luftfartøyidentifikasjon,
 - kapasitet for «squitter»,
 - kapasitet for overvåkingsidentifikasjon,
 - rapport over kapasitet for felles bruk av GICB (Ground Initiated Comms.-B) (angivelse av endring),
 - versjonsnummer på modus S-undernett,
 - f) rapport over kapasitet for felles bruk av GICB,
 - g) luftfartøyidentifikasjon,
 - h) særskilt posisjonsangivelse (SPI),
 - i) nødstatus (generell nødsituasjon, ingen kommunikasjon, ulovlig inngrep), herunder bruken av særskilte modus A-koder for å angi ulike nødsituasjoner,
 - j) aktiv ACAS-instruks om manøver når luftfartøyet er utstyrt med TCAS II (Traffic Alert and Collision Avoidance System II).
4. Andre dataelementer kan gjøres tilgjengelige for transponderen.
5. Dataelementene nevnt i nr.4 skal bare overføres av transponderen via modus S-protokollen dersom sertifiseringsprosessen for luftfartøyet og utstyret omfatter overføring av disse dataelementene via modus S-protokollen.
6. Kontinuiteten i den transponderfunksjonen som støtter modus S-protokollen, skal være lik eller mindre enn 2×10^{-4} per flygetime (dvs. at middeltid mellom feil skal være lik eller større enn 5 000 flygetimer).

Del B: Kapasiteten til SSR-transpondere nevnt i artikkel 4 nr. 3, artikkel 5 nr. 4 bokstav b), nr. 5 bokstav b) og nr. 7, artikkel 7 nr. 2 og artikkel 8 nr. 3

1. Minstekapasiteten til SSR-transpondere skal være modus S nivå 2, sertifisert i samsvar med nr. 2.1.5.1.2, nr. 2.1.5.1.6, nr. 2.1.5.1.7 og nr. 3.1.2.10 i vedlegg 10 til Chicago-konvensjonen, bind IV, fjerde utgave, herunder alle endringer opp til nr. 85.
2. Hvert anvendte transponderregister skal være i samsvar med tilsvarende del i ICAO-dokument 9871 (2. utgave).
3. Følgende dataelementer skal gjøres tilgjengelige for transponderen og overføres av den via versjon 2 av ES («extended squitter») ADS-B-protokollen og i samsvar med formatene angitt i ICAO-dokument 9871 (2. utgave):
 - a) 24-biters ICAO-luftfartøyadresse,
 - b) luftfartøyidentifikasjon,
 - c) modus A-kode,
 - d) særskilt posisjonsangivelse (SPI) ved bruk av samme kilde som for samme parameter angitt i del A,
 - e) nødstatus (generell nøds situasjon, ingen kommunikasjon, ulovlig inngrep) ved bruk av samme kilde som for samme parameter angitt i del A,
 - f) ADS-B-versjonsnummer (lik 2),
 - g) ADS-B-senderkategori,
 - h) geodetisk horisontalposisjon i lengde- og breddegrader i samsvar med World Geodetic System-utgaven fra 1984 (WGS84), både i luften og på bakken,
 - i) kvalitetsindikatorer for geodetisk horisontalposisjon svarende til NIC (Integrity Containment Bound), 95 % NACp (Navigation Accuracy Category for Position), SIL (Source Integrity Level) og SDA (System Design Assurance Level),
 - j) trykkehøyde ved bruk av samme kilde som for samme parameter angitt i del A,
 - k) geometrisk høyde i samsvar med World Geodetic System-utgaven fra 1984 (WGS84), som leveres som tillegg og kodes forskjellig fra trykkehøyden,
 - l) geometrisk vertikal nøyaktighet (GVA),
 - m) hastighet over bakken, både i luften (flygehastighet over bakken øst/vest og nord/sør) og på bakken (kurs/spor og bevegelse på bakken),
 - n) kvalitetsindikator for hastighet svarende til NACv (Navigation Accuracy Category for Velocity),
 - o) luftfartøyets kodede lengde og bredde,
 - p) antenneforskyvning for det globale navigasjonssatellittsystem (GNSS),
 - q) vertikal hastighet: barometrisk vertikal hastighet ved bruk av samme kilde som for samme parameter angitt i dataelementet i nr. 2 bokstav g) i del C når luftfartøyet er pålagt og i stand til å sende dette dataelementet via modus S-protokollen, eller vertikal hastighet ifølge det globale navigasjonssatellittsystem (GNSS),
 - r) valgt høyde på MCP/FCU (Mode Control Panel/Flight Control Unit) ved bruk av samme kilde som for samme parameter angitt i del C når luftfartøyet er pålagt og i stand til å sende dette dataelementet via modus S-protokollen,

- s) innstilling for barometrisk trykk (minus 800 hektopascal) ved bruk av samme kilde som for samme parameter angitt i del C når luftfartøyet er pålagt og i stand til å sende dette dataelementet via modus S-protokollen,
 - t) aktiv ACAS-instruks om manøver når luftfartøyet er utstyrt med TCAS II, ved bruk av samme kilde som for samme parameter angitt i del A.
4. Overvåkingsdataelementer (dataelementene i nr. 3 bokstav h), k) og m)) og deres kvalitetsindikatordataelementer (dataelementene i nr. 3 bokstav i), l) og n)) skal leveres til transponderne i samme fysiske grensesnitt.
 5. Datakilden som er tilkoplest transponderen og leverer dataelementene nevnt i nr. 3 bokstav h) og i), skal oppfylle følgende krav til dataintegritet:
 - a) horisontalposisjonens (dataelement i nr. 3 bokstav h) SIL, uttrykt i forhold til NIC, skal være lik eller mindre enn 10^{-7} per flygetime,
 - b) horisontalposisjonens (dataelement i nr. 3 bokstav h) integritetstid for varsel (som fører til en endring av NIC-kvalitetsindikatoren) skal, dersom det er krav om at overvåkingen om bord skal oppfylle horisontalposisjonens SIL, være lik eller mindre enn 10 sekunder.
 6. Den primære datakilden som leverer dataelementene i nr. 3 bokstav h) og i), skal minst være forenlig med GNSS-mottakere som utfører RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitoring) og FDE (Fault Detection and Exclusion), sammen med tilsvarende opplysninger om målestatus samt angivelse av NIC (Integrity Containment Bound) og 95 % Accuracy Bound.
 7. Datakildene som leverer dataelementene i nr. 3 bokstav f), g) og k)–p), skal ha et systemintegritetsnivå som er likt eller mindre enn 10^{-5} per flygetime.
 8. Opplysningene om kvalitetsindikatorer (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv og GVA) (dataelementene i nr. 3 bokstav i), l) og n)) skal uttrykke den valgte datakildens faktiske ytelse ved anvendelsestidspunktet for målingen av dataelementene i nr. 3 h), k) og m).
 9. Når det gjelder behandling av dataelementene i nr. 3 bokstav a)–t), skal transpondersystemets systemintegritetsnivå for ES ADS-B-protokollen, herunder eventuell sammenkoplet avionikk til transponderen, være lik eller mindre enn 10^{-5} per flygetime.
 - 10 Total forsinkelse for data om horisontalposisjon (dataelementene i nr. 3 bokstav h) og i)) skal være lik eller mindre enn 1,5 sekunder i 95 % av alle overføringene.
 - 11 Ikke-kompensert forsinkelse for data om horisontalposisjon (dataelementet i nr. 3 bokstav h)) skal være lik eller mindre enn 0,6 sekunder i 95 % av tilfellene og lik eller mindre enn 1,0 sekund i 99,9 % av alle overføringene.
 - 12 Total forsinkelse for data om bakkehastighet (dataelementene i nr. 3 bokstav m) og n)) skal være lik eller mindre enn 1,5 sekunder i 95 % av alle overføringene.
 - 13 Dersom transponderen er innstilt til å bruke en særskilt modus A-kode på 1000, vil sendingen av modus A-kodeopplysninger via ES ADS-B-protokollen bli sperret.
 - 14 Andre dataelementer kan gjøres tilgjengelige for transponderen.
 - 15 Når det gjelder formater reservert for militær bruk, skal dataelementene nevnt i nr. 14 bare overføres av transponderen via ES ADS-B-protokollen dersom sertifikasjonsprosessen for luftfartøy og utstyr omfatter overføring av disse dataelementer via ES ADS-B-protokollen.
 - 16 Kontinuiteten i den transponderfunksjon som støtter ADS-B-protokollen, skal være lik eller mindre enn 2×10^{-4} per flygetime (dvs. at middeltid mellom feil skal være lik eller større enn 5 000 flygetimer).

Del C: Ytterligere overvåkingsdatakapasitet hos SSR-transpondere nevnt i artikkel 4 nr. 3, artikkel 5 nr. 4 bokstav c) og nr. 5 bokstav c), artikkel 7 nr. 2, artikkel 8 nr. 3 og artikkel 14 nr. 1

1. Hvert anvendte transponderregister skal være i samsvar med tilsvarende del i ICAO-dokument 9871 (2. utgave).

2. Følgende dataelementer skal gjøres tilgjengelige for transponderen etter anmodning fra den bakkebaserte overvåkingskjeden og overføres av transponderen via modus S-protokollen og i samsvar med formatene angitt i ICAO-dokument 9871 (2. utgave):
 - a) valgt høyde på MCP/FCU,
 - b) nullevinkel,
 - c) faktisk kursvinkel,
 - d) bakkehastighet,
 - e) magnetisk kurs,
 - f) angitt flygehastighet (IAS) eller mach-tall,
 - g) vertikal hastighet (barometrisk eller barometrisk/inertialt),
 - h) innstilling for barometrisk trykk (minus 800 hektopascal),
 - i) kursvinkelhastighet eller sann flygehastighet dersom kursvinkelhastighet ikke er tilgjengelig.
 3. Andre dataelementer kan gjøres tilgjengelige for transponderen.
 4. Dataelementene nevnt i nr.3 skal bare overføres av transponderen via modus S-protokollen dersom sertifiseringsprosessen for luftfartøyet og utstyret omfatter overføring av disse dataelementene via modus S-protokollen.
-

*VEDLEGG III***Krav til utveksling av overvåkingsdata som nevnt i artikkel 5 nr. 1**

1. Overvåkingsdata som utveksles mellom systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) og c), skal foreligge i det dataformatet som er avtalt mellom berørte parter.
 2. Overvåkingsdata som utveksles utenfor systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) og c) til andre ytere av flysikringstjenester, skal muliggjøre
 - a) identifikasjon av datakilden,
 - b) identifikasjon av datatypen.
 3. Overvåkingsdata som utveksles utenfor systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b) og c) til andre ytere av flysikringstjenester, skal være tidsstemplet og uttrykt i koordinert universell tid (UTC).
-

VEDLEGG IV

Krav til opprettelse av formelle ordninger nevnt i artikkel 5 nr. 2

Formelle ordninger mellom ytere av flysikringstjenester om utveksling av overvåkingsdata skal minst inneholde følgende:

- a) partene i ordningene,
 - b) ordningenes gyldighetsperiode,
 - c) omfanget av overvåkingsdataene,
 - d) kildene til overvåkingsdataene,
 - e) utvekslingsformatet for overvåkingsdataene,
 - f) kommunikasjonsmidler som brukes til utvekslingen av overvåkingsdataene,
 - g) leveringspunkt for overvåkingsdataene,
 - h) kvalitetskrav til overvåkingsdataene når det gjelder følgende:
 - ytelsesindikatorer eller ytelsesparametere som brukes til å overvåke kvaliteten på overvåkingsdataene,
 - metoder og verktøyer som skal brukes til å måle kvaliteten på overvåkingsdataene,
 - hyppighet for måling av kvaliteten på overvåkingsdataene,
 - framgangsmåter for rapportering av datakvalitet,
 - for hver ytelsesindikator skal det akseptable verdiintervallet fastsettes sammen med en framgangsmåte som skal anvendes dersom verdiene faller utenfor nevnte fastsatte intervall,
 - identifikasjon av den parten som er ansvarlig for å kontrollere og sikre at kvalitetskravene oppfylles,
 - i) avtalte servicenivåer når det gjelder følgende:
 - periode når tjenesten er tilgjengelig,
 - kontinuitet,
 - integritet,
 - middeltid mellom feil,
 - reaksjonstid ved driftsavbrudd,
 - framgangsmåter for planlegging og gjennomføring av forebyggende vedlikehold,
 - j) framgangsmåter for håndtering av endringer,
 - k) rapporteringsordninger med hensyn til ytelse og tilgjengelighet, herunder uforutsette driftsavbrudd,
 - l) ordninger som gjelder ledelse og samordning,
 - m) ordninger for beskyttelse av og underretninger i den bakkebaserte overvåkingskjeden.
-

*VEDLEGG V***Krav til vurdering av overvåkingskjedens ytelsesnivå nevnt i artikkel 7 nr. 1**

1. Vurderingen av det løpende ytelsesnivået til systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal utføres i det luftrommet der overvåkingstjenestene som bruker systemene, ytes.
2. Yterne av flysikringstjenester skal regelmessig kontrollere systemet og dets komponenter og utarbeide og håndheve en ordning for ytelsesvalidering. Hyppigheten skal avtales med den nasjonale tilsynsmyndigheten, idet det tas hensyn til systemets og dets komponenters særtrekk.
3. Før endringer av luftrommets utforming gjennomføres, skal systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) verifiseres for å kontrollere at de fortsatt oppfyller ytelseskravene i den nye utformingen av luftrommet.

*VEDLEGG VI***Krav nevnt i artikkel 9**

1. Ytelseskravene nevnt i artikkel 4.
 2. Kravene til samvirkingsevne nevnt i artikkel 5 nr. 2, 3 og 7.
 3. Kravene til spektrumbeskyttelse nevnt i artikkel 6.
 4. Kravene til tilhørende framgangsmåter nevnt i artikkel 7.
 5. Kravet til statlige luftfartøyer nevnt i artikkel 8 nr. 5.
 6. Tilleggskravene nevnt i artikkel 12 nr. 3.
 7. Kravene til utveksling av overvåkingsdata fastsatt i vedlegg III nr. 3.
-

*VEDLEGG VII***Krav til vurderingen av komponenters samsvar eller bruksegnethet nevnt i artikkel 10**

1. Verifiseringen av samsvar skal påvise komponenters samsvar eller bruksegnethet i henhold til de relevante kravene i denne forordning når komponentene er i drift i testmiljøet.
2. Produsenten skal lede samsvarsvurderingene og skal særlig
 - a) bestemme et egnet testmiljø,
 - b) verifisere at testplanen beskriver komponentene i testmiljøet,
 - c) verifisere at testplanen omfatter alle relevante krav,
 - d) sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og testplanen,
 - e) planlegge testorganisasjonen og personalressurser samt installering og konfigurering av testplattformen,
 - f) utføre inspeksjoner og tester som angitt i testplanen,
 - g) utarbeide rapporten med resultatene av inspeksjonene og testene.
3. Produsenten skal sikre at komponentene nevnt i artikkel 10 oppfyller denne forordnings krav til samvirkingsevne i testmiljøet.
4. Når kontrollen viser at kravene til samsvar eller bruksegnethet er oppfylt, skal produsenten på eget ansvar utarbeide EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet og særlig angi hvilke krav i denne forordning som komponenten og de tilhørende bruksvilkår oppfyller, i samsvar med nr. 3 i vedlegg III til forordning (EF) nr. 552/2004.

*VEDLEGG VIII***Vilkårene nevnt i artikkel 11 nr. 1 og 2**

1. Yteren av flysikringstjenester skal ha innført rapporteringsmetoder i organisasjonen som sikrer og påviser at verifiseringsarbeidet utføres upartisk og uavhengig.
2. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som deltar i verifiseringen, utfører den med størst mulig faglig integritet, har best mulige tekniske kvalifikasjoner og er helt uten press og påvirkning, særlig økonomisk, noe som ville kunne påvirke vurderingen eller kontrollresultatene, og særlig fra personer eller grupper av personer som påvirkes av kontrollresultatene.
3. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som deltar i verifiseringen, har tilgang til utstyr som gjør det mulig for dem å utføre de nødvendige kontrollene korrekt.
4. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som deltar i verifiseringen, har solid teknisk og yrkesrettet utdanning, tilfredsstillende kjennskap til kravene i forbindelse med den verifiseringen de skal utføre, tilstrekkelig erfaring med denne typen arbeid og ferdigheter til å utarbeide de erklæringer, registreringer og rapporter som påviser at verifiseringen er utført.
5. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som deltar i verifiseringen, er i stand til å utføre sine kontroller upartisk. Deres godtgjøring skal ikke avhenge av antallet utførte kontroller eller av resultatene av slike kontroller.

VEDLEGG IX

Del A: Krav til verifisering av systemene nevnt i artikkel 11 nr. 1

1. Verifiseringen av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal påvise systemenes samsvar med denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø.
2. Verifiseringen av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent testpraksis.
3. Testverktøyene for verifisering av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal ha egnet funksjonalitet.
4. Verifiseringen av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal frambringe de opplysningene i de tekniske dataene som kreves i henhold til nr. 3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 552/2004, herunder følgende opplysninger:
 - a) beskrivelse av gjennomføringen,
 - b) rapport om inspeksjoner og tester som er gjennomført, før systemet tas i bruk.
5. Yteren av flysikringstjenester skal ha ansvar for verifiseringsarbeidet og skal særlig
 - a) fastsette et egnet driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø som gjenspeiler driftsmiljøet,
 - b) verifisere at testplanen beskriver den integrasjonen av systemer som er angitt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d), i et driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø,
 - c) verifisere at testplanen fullt ut dekker relevante krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i denne forordning,
 - d) sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og testplanen,
 - e) planlegge gjennomføringen av testingen, personalressursene, installasjonen og konfigurasjonen av testplattformen,
 - f) utføre inspeksjoner og tester som angitt i testplanen,
 - g) utarbeide rapporten med resultatene av inspeksjonene og testene.
6. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) som brukes i et driftsmessig vurderingsmiljø, oppfyller denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.
7. Når verifiseringen viser at kravene er oppfylt, skal yterne av flysikringstjenester utarbeide EF-verifiseringserklæringen for systemet og inngi den til den nasjonale tilsynsmyndigheten sammen med de tekniske dataene som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

Del B: Krav til verifisering av systemene nevnt i artikkel 11 nr. 2

1. Verifiseringen av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal påvise systemenes samsvar med denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø.
2. Verifiseringen av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent testpraksis.
3. Testverktøyene for verifisering av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal ha egnet funksjonalitet.
4. Verifiseringen av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal frambringe de opplysningene i de tekniske dataene som kreves i henhold til nr. 3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 552/2004, herunder følgende opplysninger:
 - a) beskrivelse av gjennomføringen,
 - b) rapport om inspeksjoner og tester som er gjennomført, før systemet tas i bruk.

5. Yteren av flysikringstjenester skal fastsette et egnet driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø som gjenspeiler driftsmiljøet, og skal få verifiseringsarbeidet utført av et meldt organ.
 6. Det meldte organet skal ha ansvaret for verifiseringsarbeidet og skal særlig
 - a) verifisere at testplanen beskriver den integrasjonen av systemer som er angitt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d), i et driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø,
 - b) verifisere at testplanen fullt ut dekker relevante krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet i denne forordning,
 - c) sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og testplanen,
 - d) planlegge gjennomføringen av testingen, personalressursene, installasjonen og konfigurasjonen av testplattformen,
 - e) utføre inspeksjoner og tester som angitt i testplanen,
 - f) utarbeide rapporten med resultatene av inspeksjonene og testene.
 7. Det meldte organet skal sikre at systemene angitt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) som anvendes i et driftsmessig vurderingsmiljø, oppfyller denne forordnings krav til samvirkingsevne, ytelse og sikkerhet.
 8. Når verifiseringen viser at kravene er oppfylt, skal det meldte organet utarbeide et samsvarssertifikat for oppgavene det har utført.
 9. Deretter skal yteren av flysikringstjenester utarbeide EF-verifiseringserklæringen for systemet og inngi den til den nasjonale tilsynsmyndigheten sammen med de tekniske dataene som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.
-